Central Area / Inner Area

Discussion Paper 4

OFFICIAL PLAN REVIEW

The Regional Municipality of Ottawa - Carleton
Planning Department
November, 1985

OFFICIAL PLAN REVIEW
REPORTS AVAILABLE

1. Summary of Official Plan Review Discussion Papers
2. Regional Development Strategy
3. Employment Areas
4. Central Area/Inner Area
5. Regional-Scale Facilities
6. Urban Residential Areas
7. Housing
8. Development in the Rural Area
9. Natural Resources
10. Environmental Constraints
11. Environmental Protection
12. Environmental and Heritage Resources
13. Transportation
14. Implementation

(aussi disponible en français)

OFFICIAL PLAN REVIEW

CENTRAL AREA / INNER AREA

DISCUSSION PAPER

REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON
PLANNING DEPARTMENT November, 1985

TABLE OF CONTENTS

		Page
1.0	Introduction	1
2.0	The regional interest in the central area	1
3.0	Regional objectives in the central and inner areas	3
4.0	Policy matters	4
	4.1 Central area definition and permitted uses	4
	4.2 Joint development of an agreed approach for the central area	5
	4.3 Diversity of non-residential uses	7
	4.4 Increasing the number of dwelling units	7
	4.5 Employment levels and transportation capacity	10
	4.5.1 Transportation analysis	10
	4.5.2 Central area employment	10
	4.5.3 Inner area employment	11

1.0 INTRODUCTION

The Official Plan for the Regional Municipality of Ottawa-Carleton was adopted in 1974. It is being reviewed to see whether it should be updated. Several papers have been prepared as part of this review. They are listed inside the back cover and are available on request. This is a summary of the paper on the central area and inner areas.

The purpose of the review is to prepare policies suitable for adoption in the regional official plan which will guide the physical development of the regional municipality for the next 20 years and beyond. Consultation with the public and affected agencies is an important part of the review process and individuals and groups are invited to respond to this paper and other documents.

The review is being carried out in two stages. Stage 1 concluded in December 1984 when Regional Council adopted 14 recommendations. Stage 2, of which this paper is a part, is to develop policy proposals based on the 14 recommendations. The 14 recommendations may be found inside the front cover.

The paper on regional development strategy proposes nine regional goals. The one which most directly affects the central and inner areas is as follows:

- Provide a land use and transportation system which emphasizes convenience of movement between destinations and affords good opportunity for the provision of a full range of utilities and community facilities.

2.0 THE REGIONAL INTEREST IN THE CENTRAL AREA

The existing offical plan defines the central area as the area bounded by Bronson Avenue, Gloucester Street Laurier Avenue (east of the Canal), King Edward Avenue, St. Patrick Street and the Ottawa River.

The inner area is bounded by the CPR rail line, the Rideau River and the Ottawa River. It is not defined in the existing official plan. These two areas are shown on Figure 1.

The central area is the central area not just for the City of Ottawa but for the RMOC and the National Capital Region. The amenities and services available in the central area affect the quality of life of all regional residents. Furthermore the central area is a principal destination for visitors to Ottawa-Carleton. The impression created by the central area is an important part of the image projected by the region. The first regional interest being proposed is:

That the central area remain the main focal point in both Ottawa-Carleton and the National Capital Region

A separate paper dealing with employment areas (including the central area) argues that there is a regional interest in the distribution of employment. It is desirable that people have an opportunity to live in a good relationship to their place of work. A good relationship between jobs and homes will permit shorter or simpler trips which in turn may result in energy conservation and a reduced demand for transportation infrastructure. Since the central area is the single most important location of employment in the region, the second regional interest being proposed is in:

The level, distribution and type of employment in the central area.

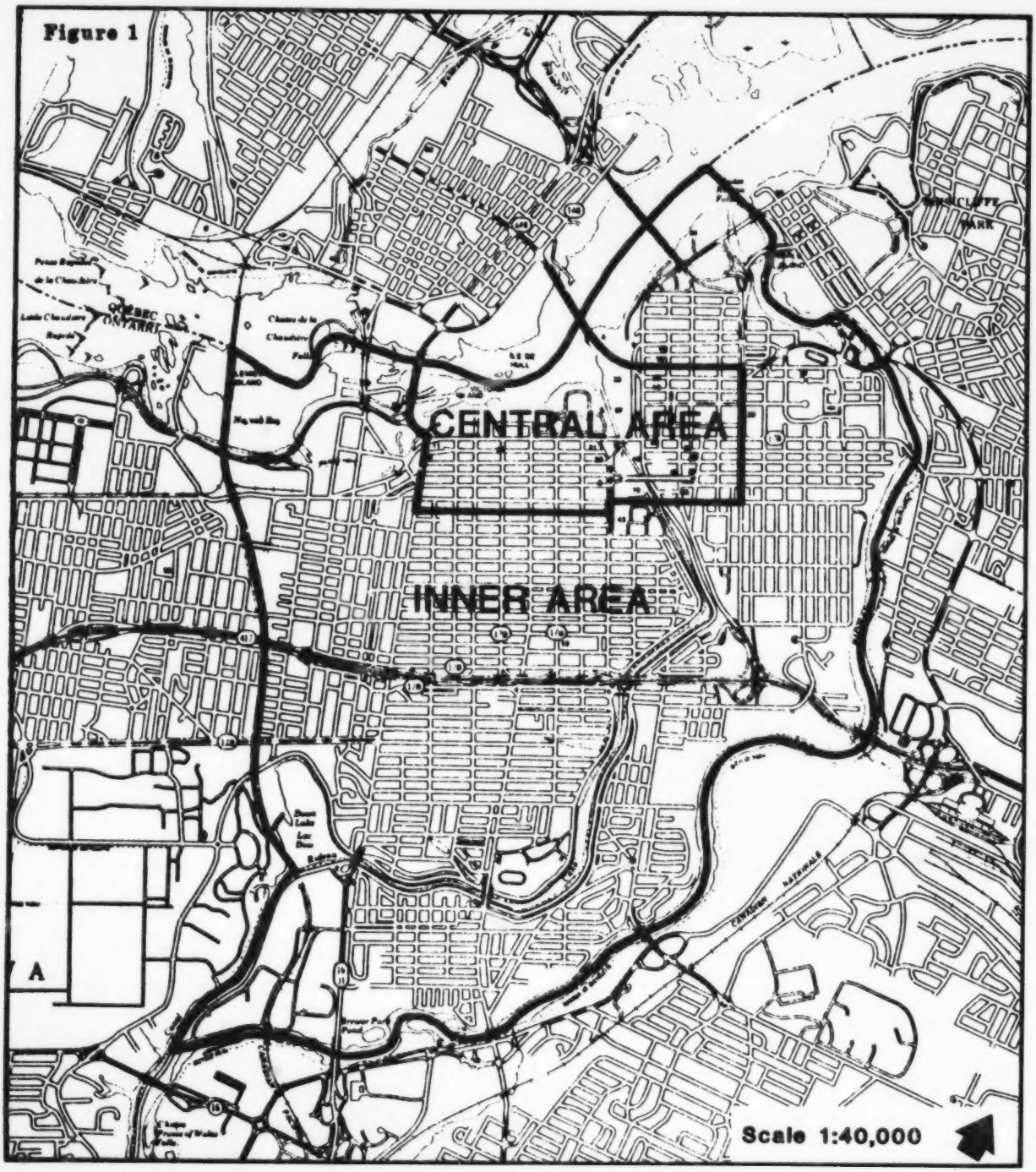


Figure 1
CENTRAL AREA
INNER AREA
Scale 1:40,000

3.0 REGIONAL OBJECTIVES IN THE CENTRAL AND INNER AREAS

It is desirable that the central area remain an important focal point and that it be an attractive place to work, shop, go out for an evening or just see the sights. The vitality of the central area will be enhanced by a lively mix of non-residential uses such as stores, restaurants, hotels, museums and theatres.

It is important that the central area be made increasingly attractive. The preservation of heritage buildings and increasing attention to the design of new buildings can contribute to this. Both these aspects are discussed in another paper on environmental and heritage resources. The attractiveness and comfort of the pedestrian environment is also important to the image and enjoyment of the central area. These ideas are summarised in the first proposed objective:

1. **To foster the development of the central area as an attractive centre for Ottawa-Carleton and the National Capital Region, accommodating a wide variety of activities.**

One of the more important desired activities in the central area is shopping. There is a specific objective to protect the retail viability of the central area. Policies to achieve this objective relate to the development of competing retail uses outside the central area. These policies are developed in the paper on employment areas.

The strategy for the location of employment areas within the region as a whole is guided in part by the objective to provide opportunities for a better relationship between home and work. In the central and inner areas additional dwelling units will provide the opportunity for shorter, more convenient work trips to the many jobs located there. Thus the second proposed objective is:

2. **To increase the number of dwelling units in the central and inner areas.**

Another general objective guiding the location and scale of employment areas is the desire to minimise the need for additional roads, particularly in the already developed areas. This leads to the third proposed objective which is:

3. **To ensure that central and inner area employment growth is compatible with the planned capacity of the transportation system.**

4.0 POLICY MATTERS

4.1 Central area definition and permitted uses

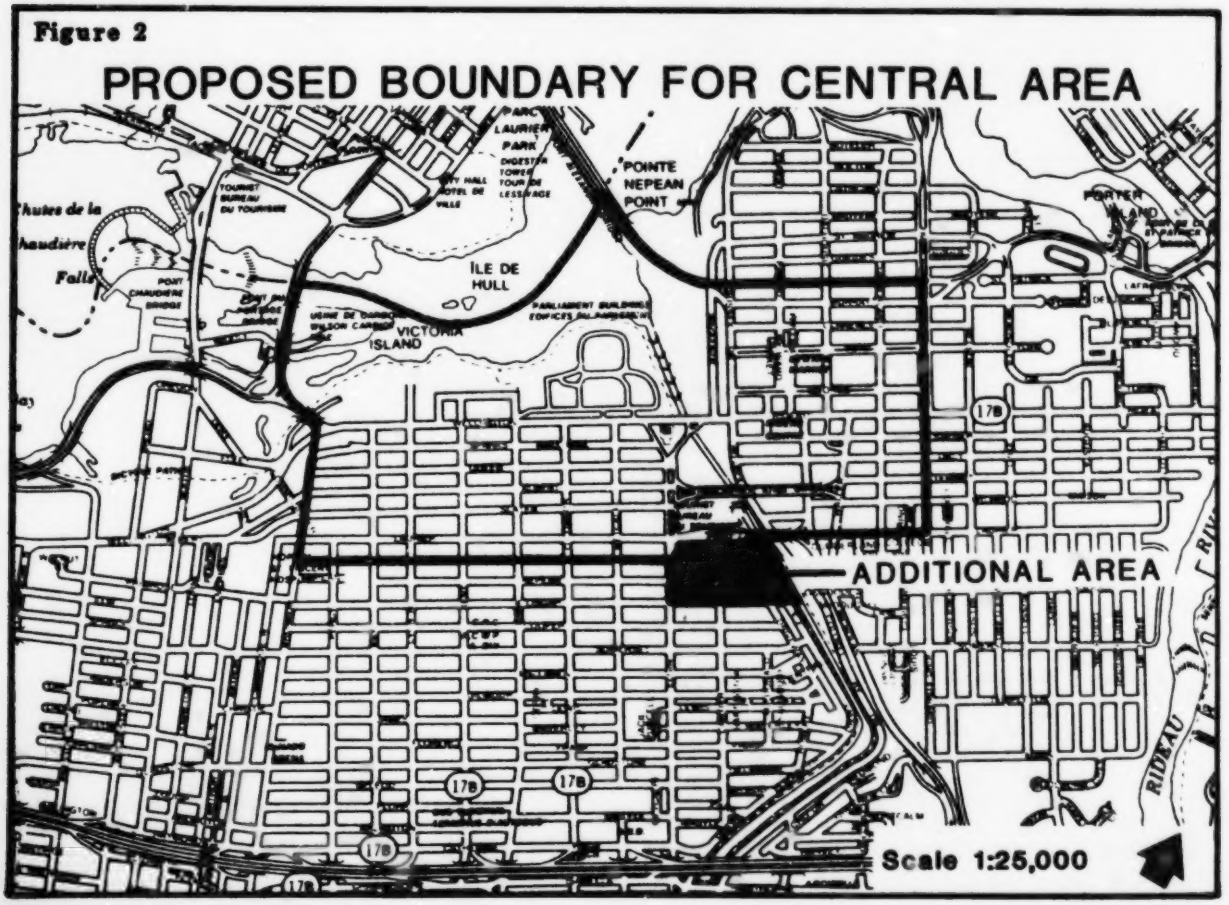
It appears that the lands now included in the central area can accommodate the levels of employment anticipated to the turn of the century and beyond. There is therefore no need to expand the boundaries beyond those already defined in the existing plan.

One minor adjustment is, however, recommended. The present boundary of Gloucester Street actually cuts through the new provincial courthouse. It is suggested that all of Cartier Square be included in the central area. This boundary change also has the advantage of corresponding to the census tract boundary, so monitoring will be more precise. The revised boundary is shown in Figure 2.

Consistent with the objective that the central area continue to be a lively and varied centre for Ottawa-Carleton and the National Capital Region, it is suggested that a broad range of uses be permitted in the central area. The first proposed policy therefore is:

1. **In the central area as shown in Figure 2, a variety of uses, such as retail, office, cultural, residential and a limited range and number of light industrial uses are permitted.**

Figure 2



4.2 Joint development of an agreed approach for the central area

The way the central area develops is influenced by the many property owners in the central area. The federal government is both a property owner and approving agency for some developments. The City of Ottawa has legislative jurisdiction in areas that include zoning, site plan control and heritage. The region has jurisdiction over most of the roads in the central area.

There is no agreed approach to central area planning. Recent developments, proposals and studies have raised issues which might be more effectively addressed if an agreed approach were in place. These issues include:

- pedestrian circulation
- transit routes and efficiency
- traffic patterns
- the development around Sparks Street Mall
- adequate parking
- location and development of mixed uses
- location and development of major institutions
- creation or enhancement of ceremonial routes and
- open spaces.

The existing official plan contains a policy that RMOC request the National Capital Commission (NCC) and the City of Ottawa to enter jointly with the Region in the preparation of a detailed plan for the central area. Eleven years have elapsed since the regional official plan was adopted and no detailed plan has been prepared.

The City of Ottawa is undertaking a parking study and the City of Ottawa and the NCC are undertaking a study of the pedestrian environment in part of the central area. In addition the NCC is having work done on the design of ceremonial routes along Wellington, Elgin and Sussex. The regional muncipality is proposing to build a transit mall on Albert Street. The coincident timing of these studies, provides an opportunity and indicates the necessity for reaching agreement on issues of appropriate land use, pedestrian environment and transportation in the central area.

It is felt that the time is ripe for the development of a planning process dealing with the central area. This must include the City of Ottawa, RMOC and NCC and involve extensive public consultation. The result may not be a detailed plan. It may be a framework of objectives and principles to guide decision-making on a case by case basis. It is anticipated that some of the basic principles would be included in the Regional Official Plan and the City of Ottawa Official Plan by subsequent amendments.

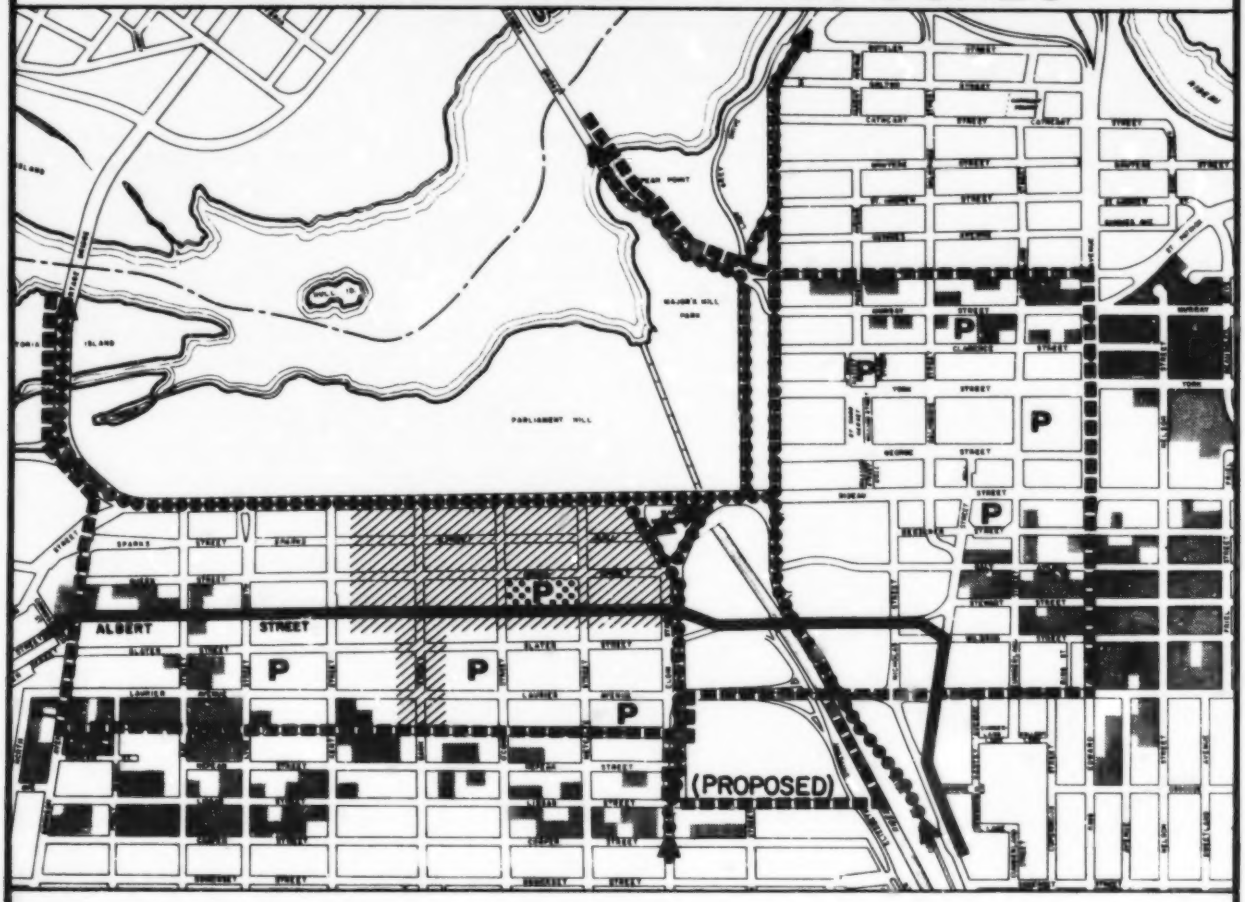
The principal matters to be decided revolve around the questions of appropriate land use and the relative priority to be given at various locations to accommodating cars, buses, pedestrians, cyclists and demands for parking and loading spaces. All of these matters are highly interrelated. For example a decision on the desired pedestrian network, both short and long term, will have important consequences for the design of the Albert Street transit mall and for the appropriate location of retail and personal service uses.

The NCC is studying various options for the Canlands site (between Queen and Albert, Metcalfe and O'Connor), including open space. A joint study could address the question of the best use for this and other specific sites (e.g. a municipal arts centre in the old courthouse) and would definitely need to consider the issue of an appropriate mix of uses in the central area and what might be done to achieve the desired mix.

In summary the matters to be resolved in the joint study include the issues of transit, traffic and parking, pedestrian systems, and appropriate land use.

Fig. 3

CENTRAL AREA PROPOSALS



LEGEND

- TRANSITWAY
- CEREMONIAL ROUTES
- PEDESTRIAN/SHOPPING PRIORITY DISTRICT
- RESIDENTIAL
- OPEN SPACE
- P PARKING SITES
- SPARKS ST./RIDEAU ST. LINK
- CENTRAL AREA BOUNDARY

Scale 1:15,000

The proposed policy concerning the joint study is dependent on its timing. If the study is not initiated until the regional plan review has been completed, the suggested policy is:

2. **Council will initiate the preparation, jointly with the City of Ottawa and the National Capital Commission, of a mutually agreed approach to the future development of the central area.**

If the joint study begins prior to the completion of the official plan review process, the suggested policy is:

2. **Council will undertake appropriate amendments to this Plan following the completion of the joint study on central area planning being done in cooperation with the City of Ottawa and the National Capital Commission.**

4.3 Diversity of non-residential uses

Office uses occupied 67% of the total non-residential floor space in the central area in 1984. The remainder was occupied by retail uses, service uses, restaurants, hotels, theatres and institutional uses. There is very little manufacturing space.

While a lively mix of uses in the central area is clearly desirable, it cannot be ensured through regulatory means. It is proposed that the question of an appropriate mix of land uses and how it might be achieved be a major part of the joint study described above.

4.4 Increasing the number of dwelling units

Figures 4 and 5 show the changes in the number of dwelling units and population for the central and inner areas from 1971 to 1981. Since 1981 almost 1200 dwelling units have been completed or are under construction in the central area. There are proposals for almost 800 more dwelling units. Approximately

Fig. 4

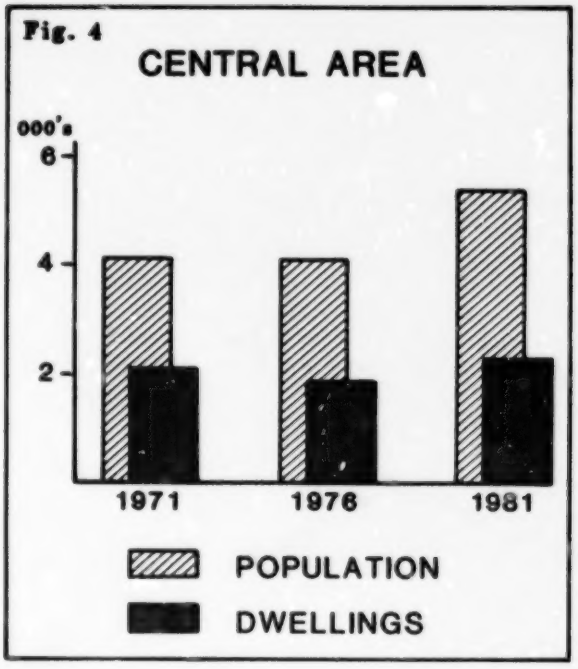
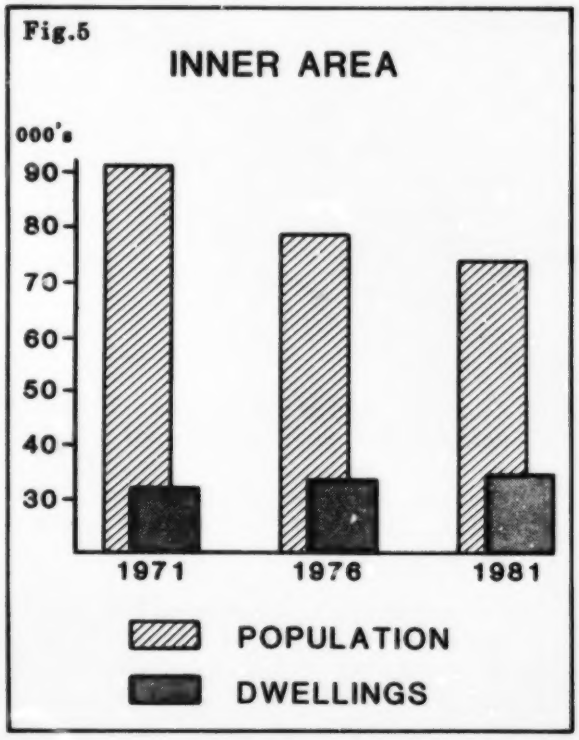


Fig.5



1500 dwelling units have been built in the inner area or are currently under construction.

Units may be added in several ways. In addition to development on vacant land, redevelopment, conversions and infill development may all occur. Staff of the City of Ottawa have estimated that 10,800 - 18,000 additional dwelling units could be constructed in the central and inner areas on vacant land, by redevelopment, or by replacement of the units in poor to fair physical condition. See Figures 6 and 7.

More than 60% of the potential for new units is located in Dalhousie Ward and is based on: housing being located on the vacant land at Lebreton Flats, potential for redevelopment and replacement of a large number of units in need of repair. However, staff of the National Capital Commission have indicated a desire to reserve most of the remaining vacant land at Lebreton Flats for unspecified national institutions or a festival park rather than residential development. It is desirable that the waterfront remain open space. The best use of the remainder of these lands is an issue to be decided during this stage of the official plan review (although it must also be recognized that the federal government is not subject to the policies of municipal governments).

Recent levels of construction in the central and inner areas have been high, but overall housing starts in RMOC were also high during the same period. It

Figure 6

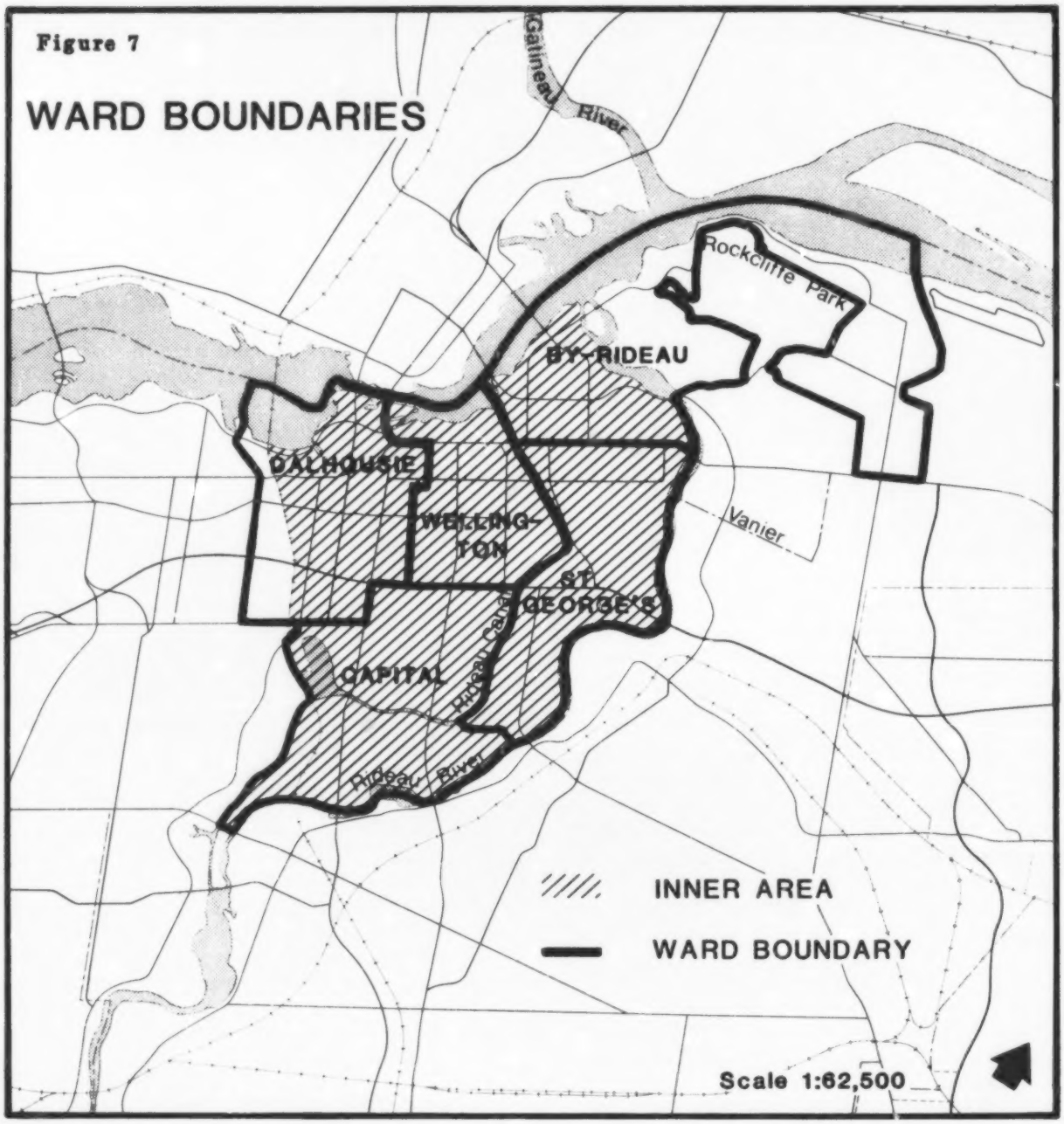
Residential Potential (Units)

Ward	Vacant Land*		Redevelopment		Severance	Replacement	Total	
	Low	High	Low	High			Low	High
Dalhousie	2578	4632	2724	5533	3	1176	6500	11300
Wellington	36	81	409	1104	2	482	900	1700
Capital	38	70	21	51	38	596	700	800
St. George's	404	925	451	731	53	691	1600	2400
By-Rideau**							1100	1800
							10800	18000

Source: Background Report III, Existing Growth Potential in the Residential Sector, City of Ottawa Planning Department, May 1985.

*Estimates of vacant land potential are based on the assumption that 50% of privately owned vacant land and 25% of publicly owned vacant land will be developed.

**By-Rideau ward extends beyond the boundaries of the inner area. Based on discussions with City of Ottawa staff approximately one third of the total residential potential for the ward has been allocated to the part inside the inner area (Lower Town).



is unlikely that these levels will continue to 2001, since population and household projections are for slower growth in the second decade of the planning period. In addition some of the residential potential has been identified in zoning categories which also permit a wide variety of public and commercial uses. In some cases, the owners and developers of these lands will opt for non-residential development.

Thus while realization of the 10,800 to 18,000 potential additional dwelling units estimated by City staff will bring benefits and therefore is to be encouraged, a somewhat lower figure is considered more likely.

There are no obvious policies for the regional municipality to pursue in order to promote the construction of additional dwelling units in the central and inner areas. Planning permissions for additional dwelling units are already in place.

4.5 Employment levels and transportation capacity

4.5.1 Transportation analysis

Recent transportation analysis indicates that the transportation capacity at the edges of the central area is sufficient to accommodate 95,000 jobs in the central area. Problems could be encountered if employment increased to 105,000 to 110,000 jobs, especially in the Nicholas Street corridor.

At both levels of central area employment there are capacity deficiencies at the Rideau River and the CPR tracks (i.e. the boundaries of the inner area). However analysis indicates that only 20% of the traffic across these barriers is to or from the central area itself.

4.5.2 Central area employment

Central area employment accounted for 25% and 24% of RMOC urban employment in 1976 and 1981 respectively. If the central area maintained the 24% share, it would have 102,000 jobs of an RMOC urban total of 427,000 jobs in 2001 under the high employment projection. Maintaining this share implies that there is no shift in the emphasis of employment growth away from the central area. In general as an urban area grows, the central area share of total employment declines. It is suggested that 92,000 jobs or approximately 21% of urban employment in the central area by 2001 is a reasonable assumption for planning purposes, an increase of 25,000 jobs or 37% over 1981 employment levels in the central area.

The central area share of employment will be influenced by several factors. While central area employment is expected to grow, attractive employment areas are also expected to develop outside the central area, especially at some transitway stations, including the town centres of the urban communities. A move toward suburban office locations is already happening, as evidenced by recent office developments at Carling and the Queensway, and at the Pinecrest and St. Laurent shopping centres, for example. Potential employment locations outside the central area are discussed at greater length in the paper on employment areas.

The policies of the federal government will also be important. In 1981 federal employees accounted for 57% of all central area employees. The National Capital Commission is preparing a Federal Land Use Plan. Preliminary indications are that the plan will call for cultural and political employment to be in the central area (of Ottawa or Hull), while administrative employment may be located in nodes such as Tunney's Pasture or the National Research Council lands at Blair Road. The possible impacts of federal policy on employment location cannot be fully assessed until more specific information is available, but the general direction appears compatible with regional objectives.

City of Ottawa staff have determined a long term development potential under existing zoning of 3.5 million square metres of non-residential built space in the central area. This represents an addition of 1.2 million square metres above what existed in 1984. These estimates include Cartier Square. The federal property north of Wellington Street, which in 1984 had 0.15 million square metres of non-residential built space and 3,700 jobs is not included.

Figure 8

Central and Inner Area Employment
1976-81

Area	1976	1981
Central	65,860	67,330
Inner	56,060	57,140

If 1984 employment densities continue, total central area employment in this potential built space (including north of Wellington) might be 111,000 jobs. However information from the City of Ottawa Central Area Data Bank indicates that employment densities are declining (three square metres less per employee from 1980 to 1984). If average employment density went from 32.4 in 1984 to 29 square metres per employee in the future, approximately 124,000 employees could occupy the existing and additional space.

It is estimated that development permitted by existing zoning can accommodate at least 110,000 jobs in the central area. The transportation analysis conducted for the official plan review indicates that problems could be encountered at 105,000 to 110,000 jobs. There is an objective that central and inner area employment growth be compatible with the planned capacity of the transportation system. Despite the differences between estimates of zoning and transportation capacity, policies to restrict central area employment growth are not considered necessary for several reasons. Firstly, there are a variety of factors which could change the relationships between potential built space, central area employment levels, and estimated transportation capacity. Secondly, the desired shift of some employment growth to nodes at transitway stations and other suburban locations is already happening. This shift will be encouraged by policies and actions intended to increase the attractiveness and accessibility of suburban employment locations. This approach is considered preferable to placing restrictions on central area employment.

4.5.3 Inner area employment

Although the inner area is predominantly residential, there were 57,000 jobs there in 1981. There were almost 13,000 federal jobs, located at the Energy Mines and Resources complex on Booth, along Sussex Drive, and at other more scattered locations. Institutional employment was even more significant (14,400 jobs). All three universities are located in the inner area, as well as two campuses of Algonquin College and three hospitals.

Given its central location, the number of jobs in the inner area is not surprising. However there is no reason to encourage the creation or intensification of employment nodes in the inner area. Inner area residents already have excellent access to the large number of jobs in both the central and inner areas. In addition recent transportation analysis predicts transportation capacity deficiencies through the inner area.

Therefore no employment designations are proposed for the inner area. The universities and hospitals are proposed to be designated as regional-scale facilities (discussed in the paper on that subject). An urban residential area designation will permit the continued growth of community and commercial employment to serve local needs, as well as the development of commercial uses as buffers along the Queensway.

RECOMMENDATIONS ADOPTED BY REGIONAL COUNCIL IN DECEMBER 1984 AS A BASIS FOR STAGE 2 OF THE OFFICIAL PLAN REVIEW

1. The Regional Development Strategy be on the basis that Ottawa-Carleton could grow to between 625,000 and 725,000 persons by the turn of this century, with the expectation of additional growth beyond 2001 and that infrastructure be provided incrementally dependent upon the actual amount of growth which materializes through the planning period.

2. The Regional Development Strategy be on the basis that the number of additional housing units required to 2001 will be in the range of 65,000 to 100,000 units, that a mixture of low, medium, and high density housing forms will be provided, and that a variety of housing types both inside and outside the greenbelt will best accommodate the housing requirements of this century.

3. The Regional Development Strategy be based on policies which ensure sufficient growth potential, within the Region including the designation of sufficient urban lands, as required, to meet the high growth projection to 2001.

4. In principle the Regional Development Strategy be on the basis of complete development inside the greenbelt and three urban communities east, west and south outside the greenbelt; the future location, configuration and timing of urban lands additional to those now designated as Phase I lands outside the greenbelt to be the subject of a further study, given that such study will establish the mechanisms through which growth to the south urban community will be permitted, inter alia, a population threshold of 75,000 in each of the east and west urban communities, extension of transitway construction to the Kanata and Orleans town centres, and minimum employment levels in these communities (a rational level established through technical study in phase II).

5. The Regional Development Strategy be based in general on achieving, or surpassing, the modal split guidelines contained in the 1974 Regional Plan.

6. The Regional Development Strategy be based on shifting the emphasis of employment growth away from the Central Area to other employment centres - with special emphasis on selected nodes along the transitway and the urban communities outside the Greenbelt.

7. (a) Decisions on the Regional Development Strategy not be held in abeyance pending a review of the necessity or timing of individual infrastructure elements, but that these be reviewed in detail in the second stage of the official plan review.

   (b) The Britannia Arterial be deleted from the Regional Official Plan.

8. (a) The Regional Development Strategy be based on achieving urban communities that balance the provisions of jobs, employment and other urban amenities.

   (b) The Strategy maximize the use of public transit and minimize the need for new and expanded roads.

   (c) The strategy minimize infrastructure cost of new development.

9. The Regional Development Strategy be based on the continued protection of agricultural, mineral and environmental resources and that the preparation of rural development policies during the second stage of the official plan review, recognize the primary importance of these resources.

10. The Regional Development Strategy be based on the recognition that serviced villages in close proximity to the urban area are a Regional concern and that these communities be subject to special development policies of the Regional plan.

11. The Regional Development Strategy be based on the principle that the amount of growth in the rural areas of the Region be planned to occur in a relationship to be determined in phase two, to the overall growth rate in the Region.

12. The process outlined on Page 5227, Annex C, be confirmed which would result in a draft official plan for discussion (excluding the transportation chapter) being available in May 1985. (Deferred)

13. The staff as part of Stage 2 of the Official Plan Review investigate the consequences of

    a) increased growth inside the greenbelt as contemplated by the City of Ottawa and

    b) increasing the size of the urban communities outside the greenbelt.

14. In order that 13a) can be carried out the City of Ottawa be requested to confirm the Regional staff's allocation of 34,000 dwelling units or to recommend an alternate allocation consistent with their brief, and consistent with existing zoning and approved neighbourhood plans, by February 15th, 1985.

Secteur central / zone intérieure

Document de travail 4

RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

Municipalité Régionale d'Ottawa - Carleton
Service de l'urbanisme
Novembre . 1985

RAPPORTS DISPONIBLES
SUR LA REVISION DU PLAN DIRECTEUR

1. Sommaire des documents de travail sur la révision du plan directeur
2. Stratégie régionale d'aménagement
3. Secteurs d'emploi
4. Secteur central/zone intérieure
5. Installations à l'échelle régionale
6. Zones résidentielles urbaines
7. Logement
8. Aménagement dans la zone rurale
9. Ressources naturelles (agriculture)
10. Contraintes écologiques
11. Protection de l'environnement
12. Ressources écologiques et patrimoniales
13. Transport
14. Mise en oeuvre

(also available in english)

RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

SECTEUR CENTRAL/ZONE INTÉRIEURE

DOCUMENT DE TRAVAIL

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON
SERVICE DE L'URBANISME Novembre 1985

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.0	Introduction	1
2.0	L'intérêt de la région pour le secteur central	1
3.0	Objectifs régionaux pour le secteur central et la zone intérieure	3
4.0	Questions de politique	4
4.1	Définition du secteur central et utilisations permises	4
4.2	L'élaboration conjointe d'une approche convenue pour le secteur central	5
4.3	Diversité des utilisations non résidentielles	7
4.4	Augmentation du nombre de logements	7
4.5	Niveaux d'emploi et capacité de transport	10
4.5.1	Analyse du transport	10
4.5.2	Emploi dans le secteur central	10
4.5.3	Emploi dans la zone intérieure	12

1.0 INTRODUCTION

Le Plan directeur de la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton a été adopté en 1974. Il fait l'objet d'une révision en vue d'une mise à jour. Cette révision a donné lieu à la rédaction de plusieurs documents, dont la liste figure à l'intérieur de la couverture recto et qu'on peut se procurer sur demande. Le présent texte constitue un document de travail sur le secteur central et la zone intérieure, pour lequel on peut obtenir sur demande un document de recherche plus élaboré.

L'objet de la révision est l'élaboration de politiques à intégrer dans le Plan directeur régional qui orienteront l'aménagement physique de la municipalité régionale pour les 20 prochaines années et aprés. La consultation avec le public et les organismes touchés est un élément important du processus de révision, et les particuliers et les groupes sont invités à réagir à ce document et aux autres.

La révision est en deux volets. Le premier volet a pris fin en décembre 1984 avec l'adoption au Conseil régional de 14 recommandations. Le deuxième volet, dans lequel s'inscrit ce document, consiste à élaborer des propositions de politique fondées sur les 14 recommandations adoptées. On trouvera les 14 recommandations à l'intérieur de la couverture verso.

Le document sur la stratégie régionale d'aménagement propose neuf objectifs régionaux. Celui qui concerne le plus directement le secteur central et la zone intérieure est le suivant:

- Prévoir un système d'utilisation des terrains et de transport qui mette l'accent sur la commodité des déplacements entre destinations et donne une bonne possibilité d'offrir un éventail complet de services publics et d'installations communautaires.

2.0 L'INTÉRÊT DE LA RÉGION POUR LE SECTEUR CENTRAL

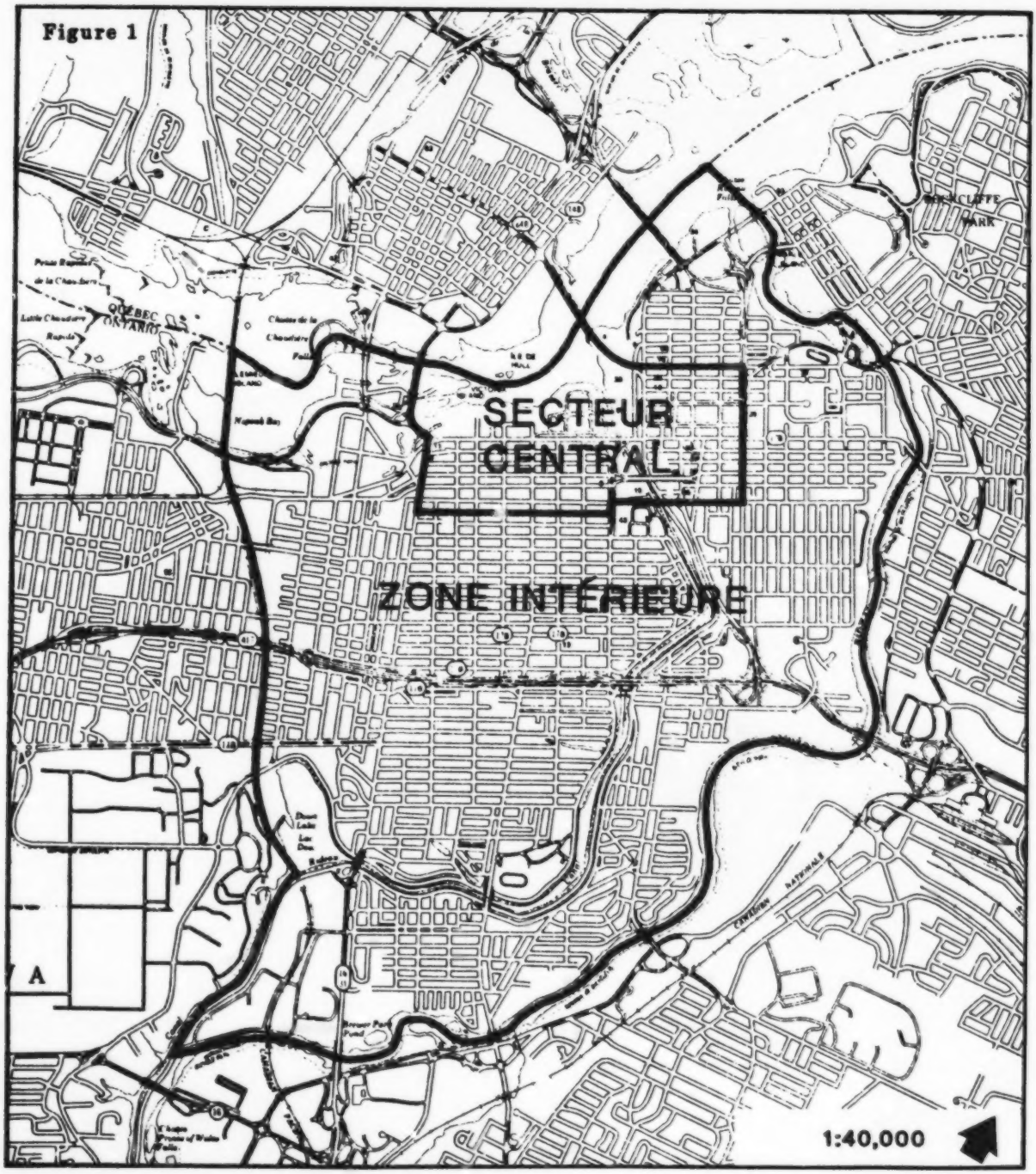
Le plan directeur existant définit le secteur central comme l'aire délimitée par l'avenue Bronson, la rue Gloucester, l'avenue Laurier (à l'est du canal), l'avenue King Edward, la rue St. Patrick et la rivière des Outaouais.

La zone intérieure est délimitée par la voie ferrée du Pacifique-Canadien, la rivière Rideau et la rivière des Outaouais. Elle n'est pas définie dans le plan directeur officiel. Ces deux aires sont indiquées sur la figure 1.

Le secteur central est le secteur central non seulement de la ville d'Ottawa, mais aussi de la MROC et de la Région de la capitale nationale. Les commodités et les services offerts dans le secteur central ont des effets sur la qualité de la vie de tous les résidents de la région. En outre, le secteur central est une destination principale des visiteurs à Ottawa-Carleton. L'impression créée par le secteur central est un élément important de l'image projetée par la région. Le premier intérêt régional proposé est :

Que le secteur central demeure le principal point de convergence d'Ottawa-Carleton et de la Région de la capitale nationale

Un document distinct traitant des secteurs d'emploi (y compris le secteur central) fait valoir que la région a un intérêt pour la distribution de l'emploi. Il est souhaitable que les gens aient la possibilité de vivre à un endroit commode par rapport à leur lieu de travail. Si le lieu de travail n'est pas trop loin du foyer, les déplacements s'en trouvent raccourcis ou simplifiés, ce qui permet des économies d'énergie et une réduction de la demande d'infrastructure des transports. Puisque le secteur central est



le lieu de travail le plus important dans la région, le deuxième intérêt régional proposé est pour :

Le niveau, la répartition et le genre d'emploi dans le secteur central.

3.0 OBJECTIFS RÉGIONAUX POUR LE SECTEUR CENTRAL ET LA ZONE INTÉRIEURE

Il est souhaitable que le secteur central demeure un point de convergence important et qu'il soit un lieu agréable pour le travail, les achats, les sorties en soirée ou la promenade. La vitalité du secteur central sera rehaussée par un intéressant dosage d'utilisations non résidentielles comme les magasins, les restaurants, les hôtels, les musées et les théâtres.

Il importe de relever l'intérêt que présente le secteur central. La protection des immeubles du patrimoine et une plus grande attention portée à la conception des nouveaux immeubles peuvent y contribuer. Ces deux aspects font l'objet d'un autre document sur les ressources écologiques et patrimoniales. L'attrait et le confort de l'environnement piétonnier sont également importants pour l'image et la jouissance du secteur central. Ces idées sont résumées dans le premier objectif proposé :

1. **Favoriser l'aménagement du secteur central comme centre attrayant pour Ottawa-Carleton et la Région de la capitale nationale, se prêtant à une vaste gamme d'activités.**

Une des activités souhaitables les plus importantes dans le secteur central est les achats. Il y a un objectif particulier pour la protection de la viabilité du commerce de détail dans le secteur central. Les politiques destinées à permettre d'atteindre cet objectif ont trait à la mise en valeur d'utilisations concurrentielles du commerce de détail en dehors du secteur central. Ces politiques sont exposées dans le document sur les secteurs d'emploi.

La stratégie pour l'implantation de secteurs d'emploi dans la région dans son ensemble est orientée en partie par l'objectif qui consiste à fournir des occasions d'améliorer la relation entre le foyer et le lieu de travail. Dans le secteur central et la zone intérieure, l'accroissement du nombre de logements donnera la possibilité d'abréger et de faciliter les déplacements vers les nombreux emplois qui y sont situés. Ainsi, le deuxième objectif proposé est :

2. **Accroître le nombre de logements dans le secteur central et la zone intérieure.**

Un autre objectif général qui oriente la localisation et l'échelle des secteurs d'emploi est le désir de réduire au minimum le besoin de nouvelles routes, particulièrement dans les secteurs déjà aménagés. Cela amène le troisième objectif proposé, qui est :

3. **Assurer que la croissance de l'emploi dans le secteur central et la zone intérieure soit compatible avec la capacité projetée du réseau de transport.**

4.0 QUESTIONS DE POLITIQUE

4.1 Définition du secteur central et utilisations permises

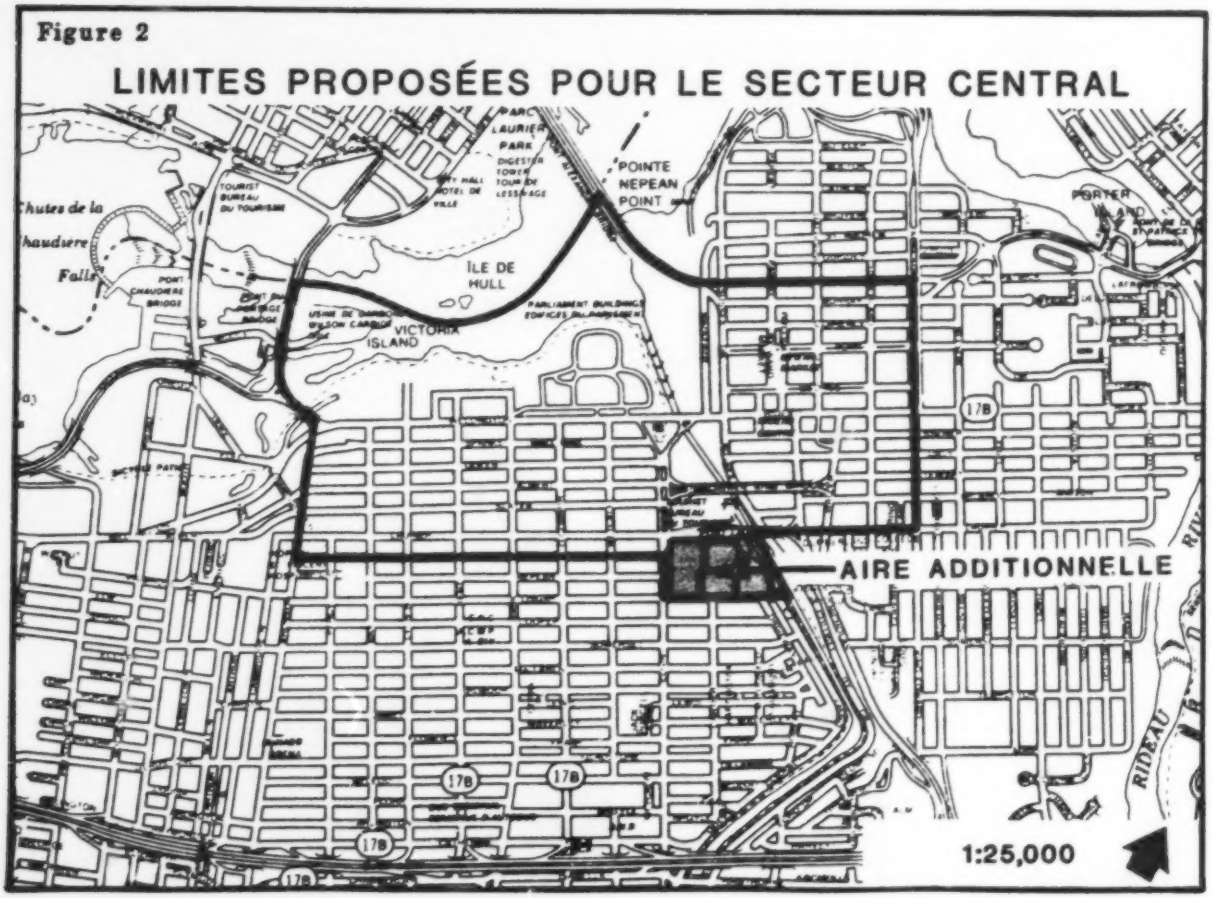
Il semble que les terrains déjà compris dans le secteur central soient suffisants pour les niveaux d'emploi prévus pour la fin du siècle et après. Il est donc inutile de repousser les limites au-delà de celles qui sont déjà définies dans le plan existant.

Nous recommandons, cependant, un petit rajustement. La limite actuelle de la rue Gloucester traverse le nouveau Palais de justice provincial. Nous suggérons que l'ensemble du carré Cartier soit inclus dans le secteur central. Ce changement de limite présente aussi l'avantage de correspondre à la limite du secteur de recensement, de sorte que le contrôle sera plus précis. La limite révisée est indiquée à la figure 2.

Dans le cadre de l'objectif qui veut que le secteur central continue d'être un centre animé et varié pour Ottawa-Carleton et la Région de la capitale nationale, nous suggérons de permettre une vaste gamme d'utilisations dans le secteur central. La première politique proposée est donc :

1. **Dans le secteur central indiqué à la figure 2, diverses utilisations, comme le commerce de détail, les bureaux, la culture, l'habitation et une gamme et un nombre limités d'utilisations industrielles légères sont permises.**

Figure 2



4.2 L'élaboration conjointe d'une approche convenue pour le secteur central

La tournure que prendra l'aménagement du secteur central dépendra des nombreux propriétaires du secteur central. Le gouvernement fédéral est à la fois propriétaire et organisme d'approbation de certains aménagements. La ville d'Ottawa a compétence législative dans des domaines qui comprennent le zonage, la réglementation des plans de localisation et le patrimoine. La région a compétence sur la plupart des routes dans le secteur central.

Il n'y a pas d'approche convenue pour la planification du secteur central. La situation, les propositions et les études récentes ont soulevé des questions qui seraient plus faciles à régler s'il y avait une approche concertée. Ces questions comprennent :

- la circulation piétonnière
- les couloirs et l'efficience des transports en commun
- les courants de trafic
- l'aménagement autour du mail de la rue Sparks
- du stationnement suffisant
- l'emplacement et la réalisation d'utilisations mixtes
- l'emplacement et l'aménagement de grandes institutions
- la création ou l'amélioration de parcours d'honneur, et
- les espaces libres.

Le plan directeur existant renferme une politique suivant laquelle la MROC demande à la Commission de la capitale nationale (CCN) et à la ville d'Ottawa de s'unir à la Région pour préparer un plan détaillé pour le secteur central. Onze années se sont écoulées depuis l'adoption du plan directeur régional et on n'a toujours pas de plan détaillé.

La ville d'Ottawa entreprend une étude du stationnement et, de concert avec la CCN, une étude de l'environnement piétonnier dans une partie du secteur central. En outre, la CCN fait faire des travaux de conception de parcours d'honneur le long des rues Wellington, Elgin et Sussex. La municipalité régionale se propose de construire un mail de transport en commun dans la rue Albert. La simultanéité de ces études donne l'occasion et indique la nécessité d'en venir à un accord sur les questions d'utilisations appropriées des terrains, d'environnement piétonnier et de transport dans le secteur central.

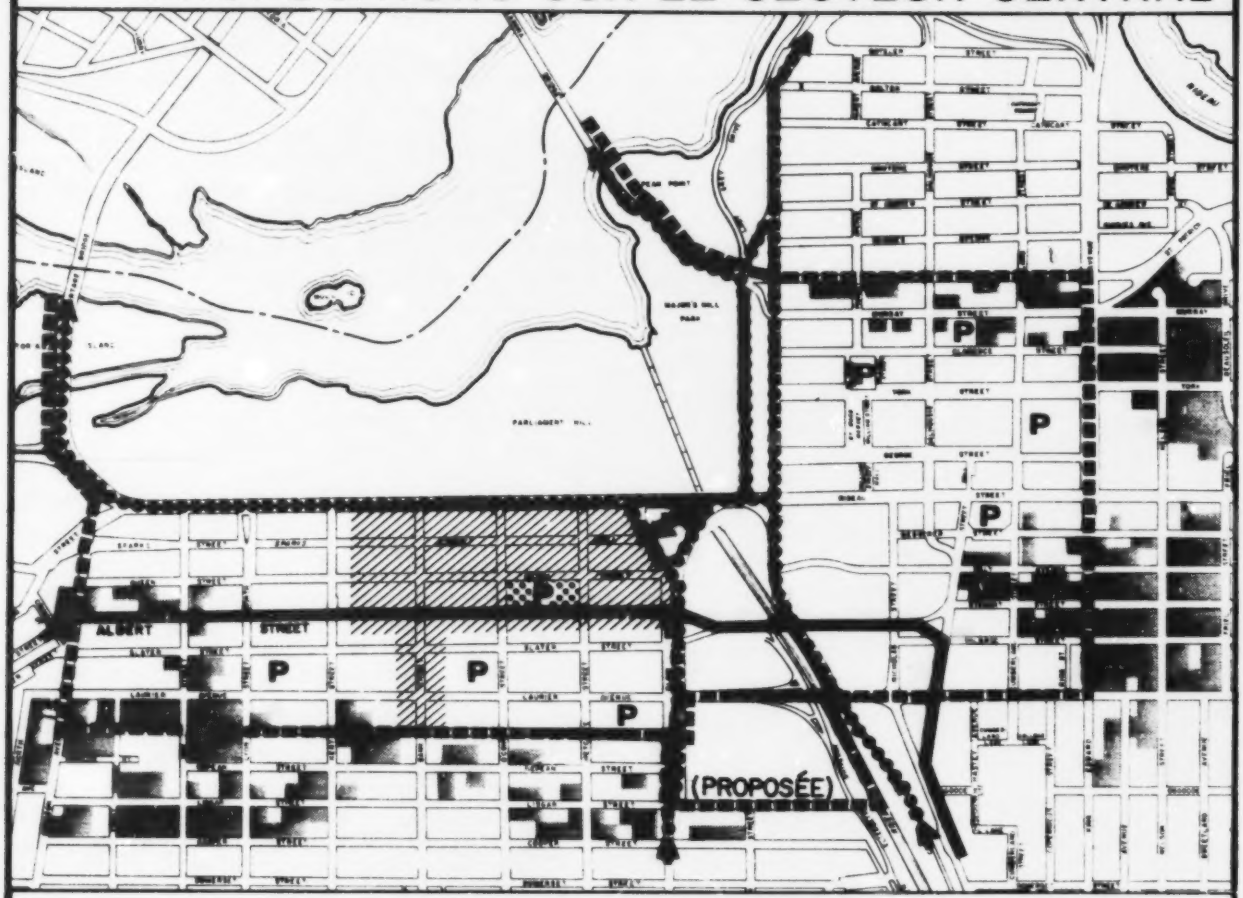
On estime que le temps est venu de mettre au point un processus de planification pour le secteur central. Ce processus doit faire intervenir la ville d'Ottawa, la MROC et la CCN et comporter une consultation publique poussée. Il n'en résultera peut-être pas un plan détaillé, mais plutôt un cadre d'objectifs et de principes pour orienter les décisions cas par cas. On prévoit que certains des principes de base seraient regroupés dans le plan directeur régional et dans le Plan directeur de la ville d'Ottawa, par des modifications subséquentes.

Les principales questions à trancher concernent les utilisations appropriées des terrains et la priorité relative à accorder en divers endroits pour accueillir les automobiles, les autobus, les piétons et les cyclistes et y prévoir les besoins d'espaces de stationnement et de chargement. Toutes ces questions sont hautement interdépendantes. Par exemple, toute décision sur le réseau piétonnier désiré, à court et à long terme, aura des retombées importantes sur la conception du mail de transport en commun de la rue Albert et sur le choix de l'emplacement des utilisations pour le commerce de détail et les services personnels.

La CCN étudie diverses options pour le terrain Canlands (entre Queen et Albert, Metcalfe et O'Connor), notamment la possibilité d'un espace libre. Une étude conjointe pourrait permettre

Fig. 3

PROPOSITIONS SUR LE SECTEUR CENTRAL



LÉGENDE

- COULOIRS DE TRANSPORT EN COMMUN
- PARCOURS DES VISITES DE CÉRÉMONIE
- DISTRICT DE PRIORITÉ COMMERCIALE ET PIÉTONNIÈRE
- SECTEUR RÉSIDENTIEL
- ESPACES VERTS
- P EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT
- RACCORD DES RUES SPARKS ET RIDEAU
- LIMITES DU SECTEUR CENTRAL

Échelle 1:15,000

de déterminer la meilleure utilisation de cet emplacement et d'autres emplacements particuliers (p. ex., un centre municipal d'art dans le vieux Palais de justice) et devrait certes tenir compte de la question d'un dosage approprié d'utilisations dans le secteur central et de ce qu'on pourrait faire pour l'atteindre.

En résumé, les problèmes à résoudre dans l'étude conjointe comprennent le transport en commun, la circulation et le stationnement, ainsi que les réseaux piétonniers, et l'utilisation appropriée des terrains.

La politique proposée concernant l'étude conjointe dépend du moment où cette étude sera lancée. Si elle n'est pas entreprise avant la fin de la révision du plan régional, la politique proposée est la suivante :

2. Le Conseil entreprendra la préparation, de concert avec la ville d'Ottawa et la Commission de la Capitale nationale, d'une approche mutuellement acceptable pour l'aménagement futur du secteur central.

Si l'étude conjointe commence avant la fin du processus de révision du plan directeur, la politique proposée est la suivante :

2. Le Conseil entreprendra les modifications appropriées à ce plan après la réalisation de l'étude conjointe de la planification du secteur central effectuée en collaboration avec la ville d'Ottawa et la Commission de la capitale nationale.

4.3 Diversité des utilisations non résidentielles

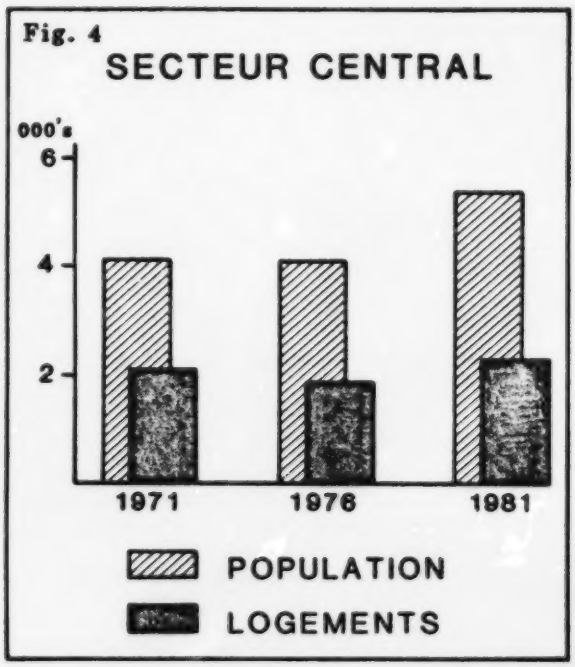
L'espace de bureau occupait 67 % de l'ensemble de l'aire de plancher non résidentielle dans le secteur central en 1984. Le reste était affecté au commerce de détail, aux services, aux restaurants, aux hôtels, aux théâtres et aux institutions. Il y a très peu d'espace consacré à la fabrication.

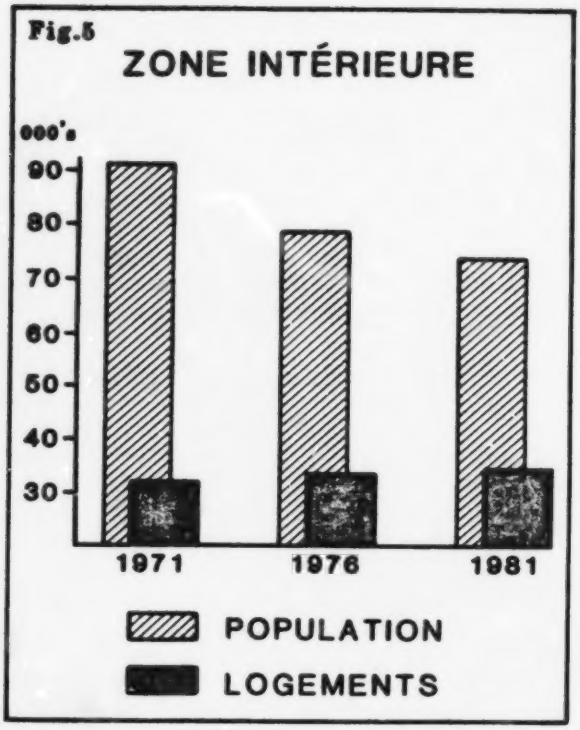
Quoi qu'il soit nettement souhaitable d'avoir un dosage animé d'utilisations dans le secteur central, cet objectif est impossible à atteindre par voie de réglementation. Nous proposons que la question d'un dosage approprié d'utilisations des terrains et des moyens d'y arriver soit un élément fondamental de l'étude conjointe décrite plus haut.

4.4 Augmentation du nombre de logements

Les figures 4 et 5 indiquent les variations du nombre de logements et de la population pour le secteur central et la zone intérieure entre 1971 et 1981. Depuis 1981, près de 1 200 logements ont été achevés ou sont en construction dans le secteur central. Presque 800 autres font l'objet de propositions. Environ 1 500 logements ont été construits dans la zone intérieure ou sont présentement en construction.

Fig. 4





Les nouveaux logements arrivent sur le marché de plusieurs façons. Outre la mise en valeur de terrains vacants, il peut y avoir des réaménagements, des transformations ou encore la création de petits ensembles. Le personnel de la ville d'Ottawa a estimé qu'entre 10 800 et 18 000 nouveaux logements pourraient être construits dans le secteur central et la zone intérieure sur des terrains vacants, par voie de réaménagement, ou par remplacement des logements dont l'état physique est de piètre à passable. Voir les figures 6 et 7.

Plus de 60 % des possibilités de nouveaux logements se situent dans le quartier Dalhousie et dépendent des facteurs suivants : logements situés sur les terrains vacants des plaines Lebreton, possibilités de réaménagement et de remplacement d'un grand nombre de logements ayant besoin de réparations. Cependant, le personnel de la Commis-

Tableau 6

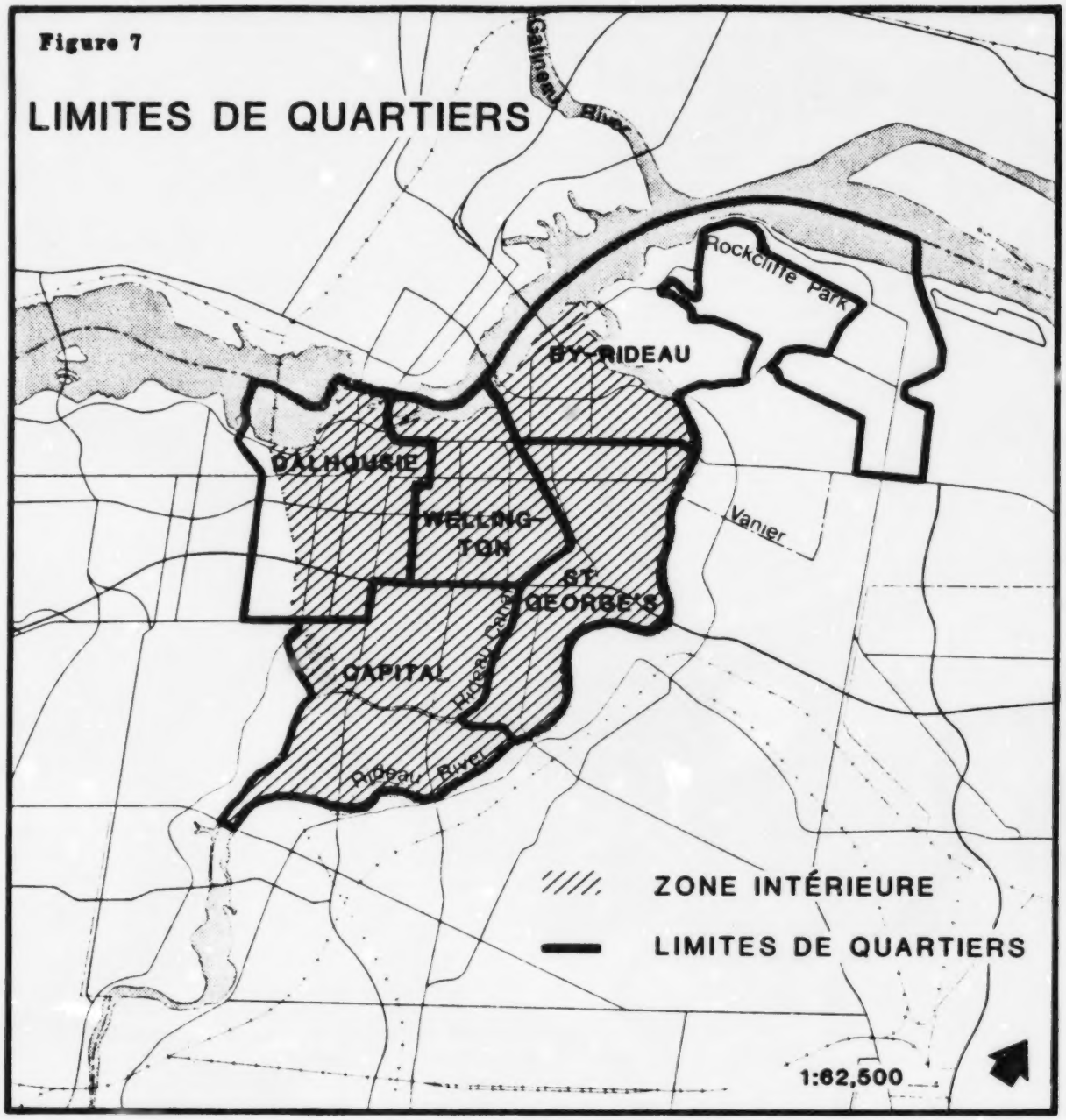
Potentiel résidentiel (unités)

Quartier	Terrain vague *		Réaménagement		Cession	Remplacement	Total	
	faible	élevé	faible	élevé			faible	élevé
Dalhousie	2578	4632	2724	5533	3	1176	6500	11300
Wellington	36	81	409	1104	2	482	900	1700
Capital	38	70	21	51	38	596	700	800
Saint-George	404	925	451	731	53	691	1600	2400
By-Rideau **							1100	1800
							10800	18000

Source: Document de référence III, Potentiel de croissance du secteur résidentiel, Service de l'urbanisme d'Ottawa, mai 1985.

*Les évaluations du potentiel des terrains vagues présupposent que 50 % des terrains vagues appartenant au secteur privé et 25 % des terrains vagues appartenant au secteur public seront aménagés.

**Le quartier By-Rideau s'étend au-delà des limites de la zone intérieure. Suite à des discussions avec le personnel de la ville d'Ottawa, environ un tiers du potentiel résidentiel total pour le quartier a été attribué au noyau de la zone inférieure (Basse-Ville).



sion de la capitale nationale a indiqué qu'on désire réserver la plupart des terrains vacants qui restent dans les plaines Lebreton pour des institutions nationales non définies ou pour un parc de festival plutôt que pour la construction résidentielle. Il est souhaitable que le bord de l'eau demeure un espace libre. La meilleure utilisation du reste de ces terrains est une question qu'il faudra trancher à cette étape de la révision du plan directeur (bien qu'il faille aussi reconnaître que le gouvernement fédéral n'est pas assujetti aux politiques des municipalités).

Les récents niveaux de construction dans le secteur central et la zone intérieure ont été élevés, mais le nombre total de mises en chantier dans la MROC a aussi été élevé pendant la même période. Il est peu vraisemblable que ces niveaux se maintiennent jusqu'en 2001, puisque les projections de population et des ménages annoncent un ralentissement de la croissance dans la deuxième décennie de la période de planification. En outre, on a défini certaines possibilités résidentielles dans les catégories de zonage qui permettent aussi une vaste gamme d'utilisations publiques et commerciales. Dans certains cas, les propriétaires et les promoteurs de ces terrains opteront pour un aménagement non résidentiel.

Ainsi, même si l'on a avantage à exploiter les possibilités de 10 800 à 18 000 nouveaux logements estimées par le personnel de la ville, et qu'il faut donc s'y employer, le chiffre quelque peu plus bas est jugé plus réaliste.

Il n'y a pas de politiques évidentes à poursuivre par la municipalité régionale pour favoriser la construction de logements supplémentaires dans le secteur central et la zone intérieure. Les permissions de planification pour les nouveaux logements sont déjà accordées.

4.5 Niveaux d'emploi et capacité de transport

4.5.1 Analyse du transport

Une analyse récente du transport indique que la capacité de transport aux abords du secteur central est suffisante pour permettre 95 000 emplois dans le secteur central. Il y aurait des problèmes si le nombre d'emplois passait à 105 000 puis à 110 000, en particulier dans le corridor de la rue Nicholas.

Aux deux niveaux d'emploi dans le secteur central, il y a des insuffisances de capacité à la rivière Rideau et à la voie ferrée du Pacifique-Canadien (c.-à-d. aux limites de la zone intérieure). Cependant, l'analyse fait ressortir que seulement 20 % de la circulation qui traverse ces obstacles est à destination ou en provenance du secteur central même.

4.5.2 Emploi dans le secteur central

L'emploi dans le secteur central représentait 25 % et 24 % de l'emploi urbain de la MROC en 1976 et 1981 respectivement. Si le secteur central maintenait sa part de 24 %, il y aurait 102 000 emplois sur un total urbain de 427 000 pour la MROC en 2001, selon la projection forte. Pour qu'il conserve cette part, il ne faudrait pas que l'importance attachée à la croissance de l'emploi dans le secteur central diminue. En général, la part de l'emploi total du secteur central diminue avec la croissance du secteur urbain. Selon nous, un chiffre de 92 000 emplois, soit environ 21 % de l'emploi total dans le secteur central d'ici 2001, est une hypothèse raisonnable pour les besoins de la planification, et cela représente 25 000 emplois ou 37 % de plus que les niveaux de 1981 dans le secteur central.

La part d'emploi du secteur central sera fonction de plusieurs facteurs. Même si l'on prévoit une croissance de l'emploi dans le secteur central, il faut aussi s'attendre que d'intéressants secteurs d'emploi se créent à l'extérieur du secteur central, notamment à certaines stations du couloir de transport en commun, en particulier dans les centres-villes des collectivités urbaines. On constate déjà une tendance qui favorise l'ouverture de bureaux en banlieue, comme en témoigne la réalisation récente de bureaux à l'angle de la rue Carling et du Queensway, et aux centres commerciaux Pinecrest et St-Laurent, par exemple. Le document sur les secteurs d'emploi traite de façon plus détaillée des possibilités d'emploi à l'extérieur du secteur central.

Les politiques du gouvernement fédéral seront aussi importantes. En 1981, les fonctionnaires fédéraux représentaient 57 % de tous les employés du secteur central. La Commission de la capitale nationale prépare un plan d'utilisation des terrains fédéraux. Selon des indications préliminaires, le plan prévoira la localisation dans le secteur central (d'Ottawa ou de Hull) des emplois culturels et politiques, alors que les emplois administratifs se situeront dans des noeuds comme le parc Tunney et les terrains du Conseil national de recherches sur le chemin Blair. Il est impossible d'évaluer à fond les retombées possibles de la politique fédérale en matière de localisation de l'emploi tant qu'on ne disposera pas de renseignements plus précis, mais l'orientation générale semble compatible avec les objectifs de la région.

Le personnel de la ville d'Ottawa a établi que les possibilités à long terme d'aménagement en vertu du zonage existant sont de 3,5 millions de mètres carrés d'espace non résidentiel dans le secteur central. Cela représente 1,2 million de mètres carrés de plus qu'en 1984. Ces estimations comprennent le carré Cartier. Les propriétés fédérales situées au nord de la rue Wellington, qui, en 1984, comptaient 0,15 million de mètres carrés d'espace construit non résidentiel et 3 700 emplois ne sont pas comprises.

Tableau 8

Emplois dans le secteur central et la zone intérieure
1976-1981

	1976	1981
Secteur central	65,860	67,330
Zone intérieure	56,070	57,140

Si les densités d'emploi de 1984 se maintiennent, le chiffre total de l'emploi du secteur central dans ces espaces construits (y compris au nord de la rue Wellington) pourrait être de 111 000. Cependant, les renseignements de la banque de données sur le secteur central de la ville d'Ottawa indiquent que les densités d'emploi diminue (trois mètres carrés de moins par employé de 1980 à 1984). Si la densité moyenne d'emploi devrait passer de 32,4 en 1984 à 29 mètres carrés par employé, environ 124 000 employés pourraient occuper les espaces existants et nouveaux.

On estime que l'aménagement possible en vertu du zonage actuel peut permettre de situer au moins 110 000 emplois dans le secteur central. L'analyse du transport réalisée pour la révision du plan directeur annonce des problèmes au niveau de 105 000 à 110 000 emplois. Il y a un objectif de compatibilité de la croissance de l'emploi dans le secteur central et la zone intérieure avec la capacité prévue du réseau de transport. Malgré les différences entre les estimations du zonage et de la capacité de transport, on ne juge pas, pour plusieurs raisons, qu'il y a lieu d'adopter des politiques de restriction de croissance de l'emploi dans le secteur central. Tout d'abord, il y a divers facteurs qui pourraient changer les relations entre l'espace bâti possible, les niveaux d'emploi dans le secteur central, et la capacité estimative de transport. En second lieu, le déplacement souhaité d'une partie de la croissance de l'emploi vers des noeuds situés près des stations du couloir de transport en commun et à d'autres emplacements de banlieue est déjà en train de se faire. Ce déplacement sera favorisé par des politiques et des mesures destinées à accroître l'attrait et l'accessibilité des emplacements d'emploi dans les banlieues. Nous jugeons cette approche préférable à l'imposition de restrictions à l'égard de l'emploi dans le secteur central.

4.5.3 Emploi dans la zone intérieure

Même si la zone intérieure est essentiellement résidentielle, elle comptait 57 000 emplois en 1981. Il y avait près de 13 000 emplois fédéraux, situés dans le complexe d'Énergie, Mines et Ressources, sur la rue Booth, le long de la promenade Sussex, et à d'autres endroits plus dispersés. L'emploi en institution était encore plus important (14 400 emplois). Les trois universités sont toutes situées dans la zone intérieure, tout comme deux campus du Collège Algonquin et trois hôpitaux.

Le nombre d'emplois dans la zone intérieure n'a pas de quoi surprendre, compte tenu de son emplacement central. Cependant, il n'y a pas de raison pour encourager la création ou l'intensification de noeuds d'emploi dans la zone intérieure. Les résidents de la zone intérieure ont déjà un excellent accès au grand nombre d'emplois dans le secteur central et la zone intérieure. En outre, une récente analyse du transport annonce des insuffisances de la capacité de transport à travers la zone intérieure.

Par conséquent, nous ne proposons pas de désignations de secteur d'emploi pour la zone intérieure. On propose la désignation des universités et des hôpitaux comme installations à l'échelle régionale (comme il en est question dans le document sur ce sujet). La désignation à titre de secteur résidentiel urbain permettra de poursuivre la croissance de l'emploi communautaire et commercial pour répondre aux besoins locaux, ainsi que l'exploitation d'utilisations commerciales à titre de tampons le long du Queensway.

ERRATA

(Remplacer la page converture arrière par la page qui suit.)

RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LE CONSEIL RÉGIONAL EN DÉCEMBRE 1984 COMME BASE DE LA PHASE 2 DE LA RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

1. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel la population d'Ottawa-Carleton pourrait atteindre entre 625 000 et 725 000 habitants à la fin du siècle, avec probabilité de poursuite de la croissance après 2001, et que l'infrastructure soit réalisée par étapes, selon le volume réel de croissance qui se concrétisera pendant la période de planification.

2. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel le nombre de nouveaux logements requis d'ici 2001 se situera dans la fourchette de 65 000 à 100 000, qu'il y aura une combinaison de formes de logements de faible, moyenne et forte densité, et que les besoins en logement d'ici la fin du siècle seront le mieux satisfaits par divers genres de logements tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la ceinture de verdure.

3. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur des politiques qui assurent des possibilités suffisantes de croissance, à l'intérieur de la Région, et notamment sur la désignation de terrains urbains suffisants, selon les besoins, pour répondre à la projection de croissance forte pour 2001.

4. Que la stratégie régionale d'aménagement suppose un aménagement complet à l'intérieur de la ceinture de verdure et dans trois collectivités urbaines de taille à peu près identique, à l'est, à l'ouest et au sud de la ceinture de verdure; la localisation future, la configuration et la date de désignation des terrains urbains en plus de ceux qui sont désignés comme terrains de la phase 1 à l'extérieur de la ceinture de verdure feront l'objet d'une autre étude, étant donné que cette étude établira les mécanismes régissant la croissance dans la Collectivité urbaine du Sud, notamment, un seuil de population de 75 000 habitants dans chacune des Collectivités urbaines de l'Est et de l'Ouest, le prolongement de la construction d'un couloir de transport en commun jusqu'aux centres-villes de Kanata et d'Orléans, et des niveaux minimums d'emploi dans ces collectivités (un niveau rationnel établi par le biais d'une étude technique à la phase 2).

5. Que la stratégie régionale d'aménagement vise en général à atteindre ou à surpasser les principes directeurs relatifs à la ventilation du trafic contenus dans le Plan régional de 1984.

6. Que la stratégie régionale d'aménagement vise à limiter la croissance de l'emploi dans la zone centrale au profit d'autres centres d'emploi, en mettant un accent particulier sur certains noeuds aux abords du couloir de transport en commun ainsi que sur les collectivités urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure.

7. a) Que les décisions concernant la stratégie régionale d'aménagement ne soient pas retardées en attendant une étude de la nécessité ou du calendrier de réalisation des éléments individuels d'infrastructure, mais que ces éléments soient revus en détail à la phase 2 de la révision du Plan directeur.

   b) Que l'artère de Britannia soit supprimée du Plan directeur régional.

8. a) Que la stratégie régionale d'aménagement vise à réaliser des collectivités urbaines où l'emploi et les autres commodités urbaines sont en équilibre.

   b) Que la stratégie tire le meilleur parti du transport en commun et réduise la nécessité de construire et d'élargir les routes.

   c) Que la stratégie réduise le plus possible le coût des infrastructures de tout nouvel aménagement.

9. Que la stratégie régionale d'aménagement vise la protection continue des ressources agricoles, minérales et écologiques et que la préparation de politiques d'aménagement rural pendant la phase 2 de la révision du Plan directeur reconnaisse l'importance capitale de ces ressources.

10. Que la stratégie régionale d'aménagement reconnaisse que les villages viabilisés situés tout près de la zone urbaine sont une préoccupation régionale et que ces collectivités soient assujetties aux politiques spéciales d'aménagement contenues dans le Plan directeur.

11. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel il faut planifier le volume de croissance dans les zones rurales de la Région pour que cette croissance intervienne selon un certain ratio, à déterminer à la phase 2, par rapport au taux de croissance globale dans la Région.

12. Que soit confirmé le processus décrit à la page 5227, annexe C, ce qui ferait qu'un projet de plan directeur (sans le chapitre sur le transport) serait prêt à être soumis à la discussion en mai 1985. (Reporté)

13. Que, dans le cadre de la phase 2 de la révision du Plan directeur, le personnel étudie les conséquences

   a) d'une croissance plus forte à l'intérieur de la ceinture de verdure, telle qu'elle est envisagée par la ville d'Ottawa, et

   b) de l'augmentation de la taille des collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure.

14. Que, pour permettre la réalisation de 13a), la ville d'Ottawa soit invitée à confirmer l'affectation de 34 000 logements faite par le personnel de la Région ou à recommander une autre affectation compatible avec son mémoire et compatible avec le zonage actuel et les plans de quartier approuvés, pour le 15 février 1985.

RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LE CONSEIL RÉGIONAL EN DÉCEMBRE 1984 COMME BASE DE LA PHASE 2 DE LA RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

1. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel la population d'Ottawa-Carleton pourrait atteindre entre 625 000 et 725 000 habitants à la fin du siècle, avec probabilité de poursuite de la croissance après 2001, et que l'infrastructure soit réalisée par étapes, selon le volume réel de croissance qui se concrétisera pendant la période de planification.

2. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel le nombre de nouveaux logements requis d'ici 2001 se situera dans la fourchette de 65 000 à 100 000, qu'il y aura une combinaison de formes de logements de faible, moyenne et forte densité, et que les besoins en logement d'ici la fin du siècle seront le mieux satisfaits par divers genres de logements tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la ceinture de verdure.

3. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur des politiques qui assurent des possibilités suffisantes de croissance, à l'intérieur de la Région, et notamment sur la désignation de terrains urbains suffisants, selon les besoins, pour répondre à la projection de croissance forte pour 2001.

4. Que la stratégie régionale d'aménagement suppose un aménagement complet à l'intérieur de la ceinture de verdure et dans trois collectivités urbaines de taille à peu près identique, à l'est, à l'ouest et au sud de la ceinture de verdure; la localisation future, la configuration et la date de désignation des terrains urbains en plus de ceux qui sont désignés comme terrains de la phase 1 à l'extérieur de la ceinture de verdure feront l'objet d'une autre étude.

5. Que la stratégie régionale d'aménagement vise en général à atteindre ou à surpasser les principes directeurs relatifs à la ventilation du trafic contenus dans le Plan régional de 1984.

6. Que la stratégie régionale d'aménagement vise à limiter la croissance de l'emploi dans la zone centrale au profit d'autres centres d'emploi, en mettant un accent particulier sur certains noeuds aux abords du couloir de transport en commun ainsi que sur les collectivités urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure.

7. a) Que les décisions concernant la stratégie régionale d'aménagement ne soient pas retardées en attendant une étude de la nécessité ou du calendrier de réalisation des éléments individuels d'infrastructure, mais que ces éléments soient revus en détail à la phase 2 de la révision du Plan directeur.

   b) Que l'artère de Britannia soit supprimée du Plan directeur régional.

8. a) Que la stratégie régionale d'aménagement vise à réaliser des collectivités urbaines où l'emploi et les autres commodités urbaines sont en équilibre.

   b) Que la stratégie tire le meilleur parti du transport en commun et réduise la nécessité de construire et d'élargir les routes.

   c) Que la stratégie réduise le plus possible le coût des infrastructures de tout nouvel aménagement.

9. Que la stratégie régionale d'aménagement vise la protection continue des ressources agricoles, minérales et écologiques et que la préparation de politiques d'aménagement rural pendant la phase 2 de la révision du Plan directeur reconnaisse l'importance capitale de ces ressources.

10. Que la stratégie régionale d'aménagement reconnaisse que les villages viabilisés situés tout près de la zone urbaine sont une préoccupation régionale et que ces collectivités soient assujetties aux politiques spéciales d'aménagement contenues dans le Plan directeur.

11. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel il faut planifier le volume de croissance dans les zones rurales de la Région pour que cette croissance intervienne selon un certain ratio, à déterminer à la phase 2, par rapport au taux de croissance globale dans la Région.

12. Que soit confirmé le processus décrit à la page 5227, annexe C, ce qui ferait qu'un projet de plan directeur (sans le chapitre sur le transport) serait prêt à être soumis à la discussion en mai 1985.

13. Que, dans le cadre de la phase 2 de la révision du Plan directeur, le personnel étudie les conséquences

   a) d'une croissance plus forte à l'intérieur de la ceinture de verdure, telle qu'elle est envisagée par la ville d'Ottawa, et

   b) de l'augmentation de la taille de la Collectivité urbaine de l'Est, telle qu'elle est envisagée par le canton de Cumberland.

14. Que, pour permettre la réalisation de 13a), la ville d'Ottawa soit invitée à confirmer l'affectation de 34 000 logements faite par le personnel de la Région ou à recommander une autre affectation compatible avec son mandat et compatible avec le zonage actuel et les plans de quartier approuvés, pour la fin de décembre 1984.